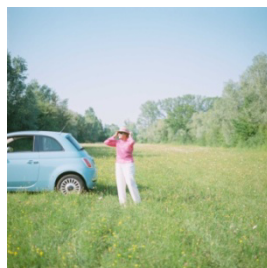
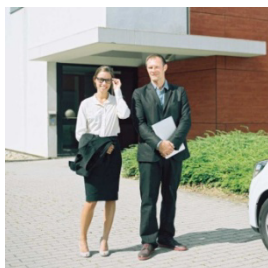
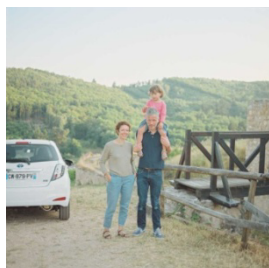
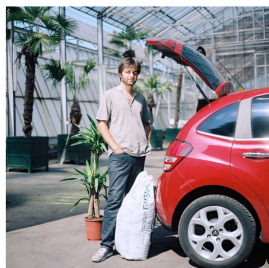




1^{er} RESEAU COOPERATIF D'ENTREPRISES D'AUTOPARTAGE

DOSSIER DE PRESENTATION 2015



Siège : 5 rue Saint-Michel, F-67000 Strasbourg | reseau@citiz.coop | +33 (0)3 88 23 45 33

www.citiz.coop

Sommaire

DES PIONNIERS ET DU PRAGMATISME	3
AVOIR UNE VOITURE SANS AVOIR DE VOITURE	4
L'AUTOPARTAGE EST D'INTERET COLLECTIF	5
LES SERVICES D'AUTOPARTAGE DU RESEAU CITIZ	6
MUTUALISER LES INVESTISSEMENTS ET LES EXPERIENCES	7
ACCOMPAGNER LES PROJETS LOCAUX	8
LA CHARTE CITIZ	10
CONTACTS.....	11



L'HISTOIRE : DES PIONNIERS ET DU PRAGMATISME

années
1950

L'idée de se partager l'usage (et surtout le coût) d'une voiture, notamment entre voisins, semble avoir existé dès les débuts de l'automobile. Mais l'autopartage véritablement organisé, comme avec la coopérative SEFAGE à Zürich dès 1948, restera rare et confidentielle.

années
1960/70

Dans le cadre des premières applications de l'informatique, des expériences éphémères sont menées autour de la gestion des trafics dans les années 60 et 70. Il en résulte des projets proches de l'autopartage, comme le *Transport individuel public* (TIP) à Montpellier ou *Witkar* à Amsterdam.



Photo: « Witkar », projet de véhicules électriques en libre-service mené à Amsterdam de 1974 à 1986

années
1980

L'autopartage réapparaît en Suisse dans les années 80, mais également en Allemagne, aux Pays-Bas et en Norvège sous la forme de petites coopératives et d'associations. A la fin de cette décennie se constituent déjà les premiers groupements nationaux.

années
1990

Le développement de l'autopartage s'accélère chez les pionniers en Europe et en Amérique du Nord (*Mobility* en Suisse, *CommunAuto* au Québec). En France le concept séduit des groupes de citoyens qui fondent les premières associations et « partagent » les premiers véhicules à la fin des années 1990.

années
2000

Les services locaux se multiplient et se professionnalisent au cours des années 2000, et l'autopartage s'affirme comme un service de mobilité reconnu par les collectivités. Le réseau *France-Autopartage* est créé par plusieurs opérateurs afin de mutualiser les expériences et de partager les investissements.

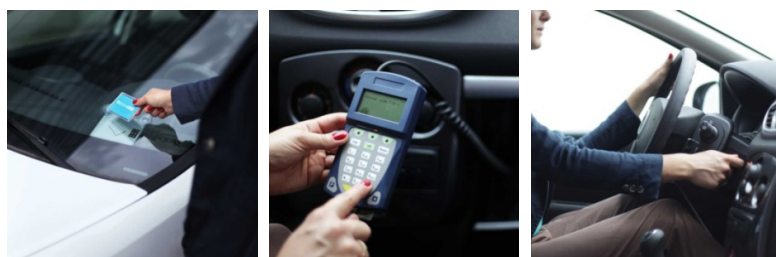
années
2010

En septembre 2013, *France-Autopartage* change de nom et devient le *Réseau Citiz*. L'ensemble du réseau est désormais identifiable par cette marque commune, incarnant à la fois la portée nationale, l'ancrage local et les valeurs d'intérêt collectif. Le réseau Citiz regroupe 15 opérateurs indépendants dans les principales agglomérations françaises.

AVOIR UNE VOITURE SANS AVOIR DE VOITURE

■ L'auto partagée remplace l'auto possédée

L'autopartage organise l'accès d'une voiture à des utilisateurs successifs. Grâce à un abonnement mensuel, l'utilisateur accède aux voitures en libre-service, sur réservation d'une heure ou plus. Cela permet d'optimiser l'usage des véhicules, de se substituer ainsi à la propriété de la 1^{ère} ou 2^{ème} voiture des ménages ou de servir de voiture de service à des professionnels.



■ Un maillon de l'éco-mobilité

La souplesse d'utilisation et la tarification à l'heure et au kilomètre font de l'autopartage une solution particulièrement pertinente pour les déplacements de moins de 24h et de moins de 150 kilomètres.

En zone urbaine l'autopartage est un service de proximité qui se substitue à la première ou à la seconde voiture des ménages pour des trajets occasionnels.

Dans les gares l'autopartage constitue un complément idéal au train pour les derniers kilomètres qui ne peuvent être parcourus autrement.

■ Considérer la voiture comme un service

Posséder une voiture implique des contraintes, des coûts fixes et un réflexe d'usage que l'autopartage propose de remplacer par une logique de service :

« On s'occupe de tout »

L'achat, l'assurance, l'entretien, etc. sont pris en charge par l'opérateur d'autopartage.

« Calculé au plus juste »

La facturation se fait en fonction des heures réservées et des kilomètres parcourus (par exemple 2€/h et 0,35/km).

« Economique et éco-responsable »

En permettant de réduire son usage de la voiture au profit d'autres modes de déplacement.

3 ATOUTS DE L'AUTOPARTAGE

La proximité

Un réseau maillé de stations d'autopartage, emplacements fixes pour emprunter un véhicule.

L'accessibilité

Un système d'ouverture avec un badge personnel rend la voiture disponible à toute heure.

La disponibilité

La plateforme internet et la centrale d'appel permettent une réservation 24/7.

« L'autopartage est-il concurrent de la location classique ? »

L'autopartage est adapté pour les trajets de courte durée, à l'échelle régionale : proximité, souplesse d'utilisation et tarification à l'heure et au kilomètre.

La location classique est plus adaptée pour des trajets plus longs en distance ou en temps (week-ends, vacances), ou pour emprunter des véhicules particuliers : routières, camionnettes, cabriolets...

Autopartage et location classique sont ainsi davantage complémentaires que concurrents.

L'AUTOPARTAGE EST D'INTERET COLLECTIF

■ Réduire la place de la voiture en ville

Une voiture partagée remplace 7 à 8 voitures qui encombreraient l'espace public. Une opportunité pour les collectivités qui souhaitent améliorer la gestion du stationnement, lutter contre les « voitures ventouses » (inutilisées mais occupant l'espace public) et laisser davantage de place à d'autres usages : pistes cyclables, espaces verts, terrasses...

■ Inciter à l'éco-mobilité

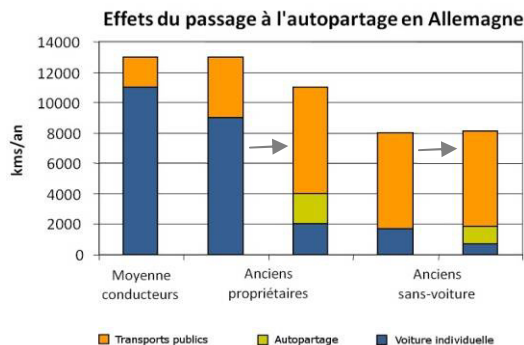
D'après une récente étude d'impact menée par l'Etat suisse, l'autopartage conduit les utilisateurs à une baisse moyenne de leurs émissions de gaz à effet de serre de 290 Kg de CO₂ par an. Ces résultats sont également observés en France ou en Allemagne. Le graphique ci-contre montre comment le changement de comportement permet ces effets, plutôt que le recours à des technologies « propres ».

■ Lutter contre la fracture de la mobilité

L'autopartage est un service pour tous, qui permet d'accéder à une voiture à frais réduits pour un usage occasionnel. C'est ainsi qu'il permet à ses abonnés de profiter de la voiture pour maintenir leur vie sociale, se positionner pour un emploi et plus simplement pour garder leur autonomie.

■ Renforcer les transports collectifs

La possibilité de recourir à l'autopartage conforte le choix des utilisateurs des transports collectifs. En effet, il leur offre une solution lorsque ces derniers ne suffisent plus : destination non desservie, horaires atypiques, objets à transporter... Et ce même pour des trajets de longue distance, grâce à l'intermodalité train+autopartage.



Graphique.

Changement de comportement des personnes adoptant l'autopartage : baisse globale de la mobilité chez les anciens propriétaires de voitures et stabilité pour les anciens sans voitures.



Et l'autopartage électrique ?

Depuis plusieurs années les opérateurs d'autopartage expérimentent des carburants alternatifs comme le GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) à Poitiers, depuis 2008 ou les VHR (Véhicules Hybrides Rechargeables) à Strasbourg, depuis 2010.

Les véhicules électriques de nouvelle génération ont également fait leur apparition dans les flottes de plusieurs opérateurs du réseau Citiz. Mais le coût de ces véhicules, la gestion du temps de recharge et leur autonomie limitée complexifient leur usage en libre-service. Les coûts de mise en œuvre et la gestion spécifique de l'autopartage électrique le rendent ainsi largement dépendant d'aides extérieures.



LES SERVICES D'AUTOPARTAGE DU RESEAU CITIZ

Angers

Autocité+ (par SARA), depuis 2011
www.sara-angers.fr

Bordeaux

SCIC AutoCool, depuis 2001
bordeaux.citiz.fr

Besançon

SCIC Autocité, depuis 2010
besancon.citiz.fr

Cergy-Pontoise

SCIC Auto2, depuis 2011
idf-ouest.citiz.fr

Dijon

SCIC Mobigo Autopartage, depuis 2013
www.mobigo-autopartage.com

Grenoble, Chambéry, Annecy, Saint-Etienne

SCIC Citélib, depuis 2005
www.citelib.com

Lille

SCIC Lilas Autopartage, depuis 2007
www.lilas-autopartage.com

Lyon

SEM LPA, depuis 2003
lpa.citiz.fr

Marseille, Avignon

Coopérative de consommation
Autopartage Provence, depuis 2002
provence.citiz.fr

Metz, Nancy

SCIC Citiz Lorraine, depuis 2014
lorraine.citiz.fr

Poitou-Charentes

Régionlib (par la SPL PCAP), depuis 2013
www.regionlib.fr

Poitiers

Otolis (par Vitalis), depuis 2008
www.otolis.com

Strasbourg & Alsace

SCIC Auto'trement, depuis 2000
alsace.citiz.fr

Toulouse

SCIC Mobilib, depuis 2009
toulouse.citiz.fr

Tours

SCIC Autociti, depuis 2012
tours.citiz.fr



NOS MISSIONS

1. MUTUALISER LES INVESTISSEMENTS ET LES EXPERIENCES

Objectifs :

- Organiser la mutualisation du savoir faire et des outils techniques nécessaires à la gestion d'un service d'autopartage : système de gestion et d'accès aux véhicules, marque et outils de communication, suivi qualité, logiciels métiers...
- Permettre l'interopérabilité : les abonnés peuvent utiliser le service sur l'ensemble des villes en articulation avec le train grâce à un accès et une facturation simplifiés...

■ Notre philosophie de développement

- S'appuyer sur des initiatives locales dans des agglomérations de minimum 100'000 habitants, plutôt dans la sphère coopérative, publique ou parapublique, avec extension progressive à l'échelle régionale.
- Concevoir l'autopartage comme un service « spécifique », professionnel et proche des utilisateurs.
- S'intégrer dans les offres locales de mobilités alternatives à l'autosolisme par une tarification et une offre commerciale combinées.
- Cordonner les offres régionales pour rendre lisible l'autopartage à l'échelle nationale.

■ Pour l'autopartage à l'échelle régionale

Le réseau Citiz promeut l'autopartage à l'échelle régionale, à partir d'une ou plusieurs agglomérations. Présents dans la plupart des métropoles françaises, les membres du réseau sont issus d'initiatives citoyennes ou de volontés politiques locales. Cette approche du projet d'autopartage se différencie de l'autopartage dans la sphère privée qui est davantage adapté à petite échelle, et de l'autopartage commercial, qui se focalise sur des territoires très denses et s'adresse davantage à une clientèle aisée. Au contraire, pour atteindre un équilibre financier, **les services d'autopartage dans les villes et agglomérations moyennes ont besoin de s'appuyer sur l'investissement des usagers et des collectivités** ainsi que sur des effets réseau locaux et nationaux.

Tableau comparatif des principaux « modèles » de développement de l'autopartage

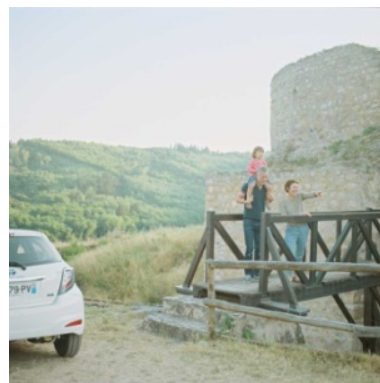
	Sphère privée	Service coopératif local	Service commercial
Caractéristiques	Bénévolat, entre voisins Echange de clés Plateformes web	Coopératif ou service public Structures ESS en réseau Partenariat collectivités	Centralisé Groupes transport ou loueurs Capacité d'investissement
Coût moyen	0,30 €/km	0,50 €/ km	0,75 €/ km
Impact	1 voiture / 3-4 usagers	1 voiture / 20 usagers	1 voiture / 30 usagers
Potentiel	Zones rurales, périurbaines Dans 1 immeuble	Villes moyennes, entre 100 et 300'000 habitants, puis diffusion régionale	Métropoles (plus de 300'000 habitants) ou marchés publics

NOS MISSIONS

2. ACCOMPAGNER LES PROJETS LOCAUX

Objectif :

Faciliter l'émergence de l'autopartage dans les autres agglomérations à moindre coût et bénéficier de l'effet réseau : économies d'échelle, partage des investissements...



■ L'accompagnement de porteurs de projet

Le réseau Citiz accompagne les projets qui sont en accord avec sa philosophie et cohérents avec ses implantations historiques. Un service d'autopartage porté par une initiative individuelle ou associative peut rejoindre le réseau Citiz sous réserve d'une validation de sa candidature. Ainsi, un examen détaillé du projet et une formation sont prévus pour l'accompagnement du porteur de projet.

■ L'accompagnement des collectivités

L'autopartage peut-il fonctionner sur mon territoire ?

Les expériences étrangères et plusieurs études françaises montrent que l'autopartage peut avoir un intérêt jusque dans une ville de 10'000 habitants, pour peu qu'elle soit efficacement desservie par un ou plusieurs transports collectifs, qu'elle soit plutôt dense, et qu'elle s'inscrive dans un réseau d'autopartage plus large.

Dans les agglomérations et villes de plus de 100'000 habitants, l'autopartage peut justifier la création d'une structure dédiée, à partir de l'accompagnement d'une initiative locale ou par Délégation de Service Public.

Dans celles de moins de 100'000 habitants, les coûts de structure auront besoin d'être mutualisés avec d'autres villes, idéalement au niveau régional, afin de permettre au service d'être équilibré financièrement.

Faut-il subventionner le service ?

Dans la phase de lancement d'un service, les investissements sont importants et nécessitent un soutien des collectivités. Cette aide est idéalement accompagnée d'une implication dans la promotion du service, par un usage en propre, et/ou une participation au capital. En effet, certaines formes de coopératives permettent d'associer des partenaires financiers publics et privés associés aux usagers : les sociétés coopératives d'intérêt collectif (SCIC).

Ce soutien direct et indirect est important dans les premières années de vie d'un service, afin de lui permettre d'atteindre la taille critique où il s'auto-financera.

De quel accompagnement puis-je bénéficier ?

Le réseau Citiz propose une assistance à maîtrise d'ouvrage pour définir la stratégie adaptée au territoire, jusqu'à l'étude de faisabilité et à l'accompagnement du portage de projet. Les expériences d'autres villes seront capitalisées et l'expertise d'autres services sera sollicitée (ADEME, acteurs et financeurs de l'économie solidaire).

>> Contactez nous
pour une première approche de votre projet

L'AUTOPARTAGE ET LES ENJEUX DU TERRITOIRE

Pour les agglomérations et les villes, l'autopartage s'inscrit dans une politique de gestion de l'espace et des déplacements. Ces deux thématiques se retrouvent liées dans des problématiques d'actualité :

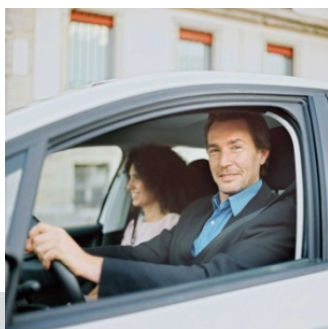
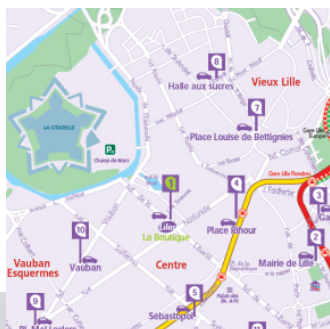
- **la préservation du foncier** est une préoccupation croissante des collectivités, qui recentrent et densifient les habitations, les services et les lieux d'activité, ce qui doit également permettre de raccourcir et de simplifier les déplacements des habitants. L'autopartage permet d'économiser le foncier car il optimise l'utilisation des voitures.
- **la lutte contre le réchauffement climatique** conduit les collectivités à améliorer leur panel de solutions de mobilité, comme les transports en commun et les vélos, mais aussi à mener une réflexion sur l'aménagement du territoire et les déplacements. L'autopartage amène à une prise de conscience du coût environnemental des déplacements et à un changement de comportement vertueux.
- **la réduction de la place de la voiture en ville**, est souhaitée par les habitants et les visiteurs au bénéfice des modes doux (marche à pied, vélo) et du cadre de vie (parcs, zones piétonnes...). L'autopartage permet de libérer de la place et de conforter le choix de ceux qui préfèrent les modes doux et les transports en commun au quotidien.

L'AUTOPARTAGE ET LA MOBILITE DURABLE

Pour répondre à ces défis et proposer des solutions cohérentes, les collectivités ont besoin de concevoir une politique globale de mobilité durable. **L'autopartage prend sa place dans un bouquet de services de mobilité durable**, proche des besoins des habitants et complémentaires des choix d'aménagement de la ville.

Pour cela, **les stations d'autopartage se développent dans les lieux stratégiques** de la chaîne des transports alternatifs à la voiture individuelle, comme les nœuds multimodaux (gares, arrêts de bus...) et les lieux d'habitation et d'activité.

A l'avenir, afin d'économiser la construction de places de stationnement, **les stations d'autopartage seront également intégrées dans les projets immobiliers**, et des abonnements seront associés à la location ou à l'achat d'un logement ou de bureaux.



LA CHARTE CITIZ

LES VALEURS COMMUNES DES SERVICES D'AUTOPARTAGE DU RESEAU CITIZ.

1. Les services d'autopartage du réseau CITIZ poursuivent un **triple objectif d'intérêt collectif**, en complémentarité avec les politiques publiques de mobilité :

- > Le gain d'espace en ville par la mutualisation de l'usage des véhicules
- > La lutte contre le réchauffement climatique à travers la baisse du nombre de km parcourus en véhicules motorisés
- > Le report modal vers les transports collectifs et les modes doux (marche et vélo)

2. Les services d'autopartage du réseau CITIZ, estimant que la **coopération** est préférable à la concurrence, s'engagent à mettre en œuvre :

- > Des échanges permanents sur les bonnes pratiques
- > La transparence dans la communication financière
- > L'interdiction d'opérer sur un département dans lequel un autre membre du réseau CITIZ est déjà implanté, sauf accord express entre les membres

3. Les services d'autopartage du réseau CITIZ s'inscrivent dans une **logique économique pragmatique et raisonnable** basée sur :

- > La priorité de l'usage sur la technologie : l'autopartage est basé sur le principe simple de mutualisation des véhicules
- > La notion de service plutôt que celle de produit
- > La maîtrise d'un coût acceptable pour l'utilisateur et pour les finances publiques

4. Les services d'autopartage du réseau CITIZ s'inscrivent dans une logique du « **penser global, agir local** » à travers :

- > Des structures locales indépendantes fortement ancrées dans leur territoire à travers des partenariats avec les acteurs de la mobilité et une implication des usagers
- > Une visibilité nationale du service à travers un réseau accessible à partir de n'importe quel service local

CONTACTS



Siège : 5 rue Saint-Michel, F-67000 Strasbourg • +33 (0)3 88 23 45 33

Joël STEFFEN

Animateur réseau

j.steffen@citiz.coop

Les cogérants du réseau Citiz

Jean-Baptiste SCHMIDER

Directeur général

Directeur de Citiz Alsace

jb.schmider@citiz.coop

Nicolas GUENRO

Directeur du développement

Directeur de Citiz Bordeaux

n.guenro@citiz.coop

Yvon ROCHE

Directeur des SI

Directeur de Citiz Provence

y.roche@citiz.coop

